

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**16487** *Resolución de 26 de julio de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Prolongación del muelle 9 y relleno del muelle 8 para la creación de una nueva explanada polivalente en el puerto de Málaga (Málaga)».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 31 de enero de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Prolongación del muelle 9 y relleno del muelle 8 para la creación de nueva explanada polivalente en el puerto de Málaga, (Málaga)», remitida por la Autoridad Portuaria de Málaga del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como órgano sustantivo y promotor del proyecto.

El objeto del proyecto es la definición de las obras necesarias para la prolongación del muelle 9 existente que dará lugar a la creación del futuro muelle 8, situado entre el muelle 7 y el 9, y por otra, la creación de una explanada polivalente mediante el relleno de la actual dársena pesquera. Todo el material dragado será gestionado conjuntamente, transportándose hasta una de las dos zonas de vertido habitualmente empleadas por la Autoridad Portuaria de Málaga, ambas situadas dentro de la zona II del puerto, en el extremo suroeste de la misma, alejadas igualmente de espacios naturales protegidos, así como de los HIC marinos más cercanos. El proyecto se localiza en el puerto de Málaga, en el término municipal de Málaga, provincia de Málaga.

Con fecha 9 de marzo de 2023, esta Dirección General realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

| Relación de consultados   | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA.   | No                   |
| D.G. DE PESCA Y ACUICULTURA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.                         | Sí                   |
| D.G. DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA. | No                   |
| D.G. DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.               | Sí                   |
| D.G. DE SALUD PÚBLICA Y ORDENACIÓN FARMACÉUTICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.     | Sí                   |
| D.G. DE EMERGENCIAS Y PROTECCIÓN CIVIL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.              | Sí                   |
| D.G. DE INFRAESTRUCTURA DEL AGUA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.                    | No                   |
| D.G. ORDENACIÓN TERRITORIO, URBANISMO DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.               | Sí                   |

| Relación de consultados   | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| D.G. PATRIMONIO HISTORICO E INNOVACIÓN Y PROMOCIÓN CULTURAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA.   | No                   |
| D.G. DE RECURSOS HIDRICOS DE LA JUNTA DE ANDALUCIA.   | Sí                   |
| COMISARÍA DE AGUAS DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS DE LA D.G. DE RECURSOS HIDRICOS DE LA JUNTA DE ANDALUCIA.                             | Sí                   |
| D.G. DE POLITICA FORESTAL Y BIODIVERSIDAD DE LA JUNTA DE ANDALUCIA.   | No                   |
| S.G. DE BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA. MINISTERIO PARA LA TRANSICION ECOLOGICA Y EL RETO DEMOGRAFICO.                              | No                   |
| S.G. DE DOMINIO PUBLICO MARITIMO TERRESTRE. D.G. DE LA COSTA Y EL MAR. MINISTERIO PARA LA TRANSICION ECOLOGICA Y EL RETO DEMOGRAFICO. | Sí                   |
| S.G. PARA LA PROTECCION DEL MAR D.G. DE LA COSTA Y EL MAR MINISTERIO PARA LA TRANSICION ECOLOGICA Y EL RETO DEMOGRAFICO.              | No                   |
| OFICINA ESPAÑOLA DEL CAMBIO CLIMATICO MINISTERIO PARA LA TRANSICION ECOLOGICA Y EL RETO DEMOGRAFICO.                                  | Sí                   |
| DIPUTACION PROVINCIAL DE MALAGA.  | No                   |
| DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN ANDALUCIA.   | No                   |
| SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN MÁLAGA.   | No                   |
| GREENPEACE ESPAÑA.  | No                   |
| ECOLOGISTAS EN ACCION.  | No                   |
| SEO/BIRDLIFE.   | No                   |

Con fecha 5 de junio de 2023, se requieren los informes de la Subdirección General para la Protección del Mar y de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina, ambas del MITECO, que tienen entrada el 7 de junio y el 2 de noviembre de 2023, respectivamente.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha 5 de diciembre de 2023, se trasladan al promotor los impactos significativos detectados en los diferentes informes recibidos en el trámite de consultas. Con fecha 14 de mayo de 2024, el promotor remite una Adenda al documento ambiental que da respuesta e incorpora las cuestiones planteadas por las diferentes administraciones, un Informe técnico de patrimonio cultural subacuático y medidas correctoras del proyecto, un documento de valoración del impacto en la salud y el proyecto constructivo inicial.

El promotor acepta expresa e íntegramente las modificaciones propuestas las cuales pasan a integrar la versión final del proyecto sobre la que versa el presente procedimiento.

Con fecha 7 de junio de 2024 y a la vista de la nueva documentación aportada por el promotor, se requiere el informe de la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía, y, el 17 de junio de 2024, se recibe el informe del Servicio de Bienes Culturales de la Delegación Territorial de Málaga de la Junta de Andalucía.

Analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

## a. Características del proyecto:

El objeto del proyecto es la definición de las obras necesarias para la prolongación del muelle 9 existente que dará lugar a la creación del futuro muelle 8, situado entre el muelle 7 y el 9, y la creación de una explanada polivalente mediante el relleno de la actual dársena pesquera.

Para la elección de la solución óptima, se han comparado los parámetros del calado máximo permitido para los buques, el volumen de dragado generado y el incremento de servicio generado respecto a la flota mundial de graneleros. Las principales alternativas estudiadas fueron las siguientes:

– Alternativa 0 o no ejecución. Supondría que el calado máximo permitido se tuviera que mantener en 11,3 m, por lo que no mejoraría el porcentaje total de buques a los que el puerto podría dar servicio.

– Alternativa 1: El dragado de la dársena hasta la cota -15,60 m permite poder admitir buques con un calado máximo de 13,5m. El volumen total estimado de dragado de la dársena es de aproximadamente 200.000 m<sup>3</sup>. Mediante esta actuación, se logra dar cabida al 91 % de los buques graneleros de la flota mundial con eslora máxima de 250m, incrementando un 30 % respecto a la situación actual (alternativa 0).

– Alternativa 2: Supone la realización del dragado de la dársena hasta la cota -16,10m, correspondiente al calado máximo del buque de proyecto para el cual se diseña la prolongación del muelle 9, siendo este de 14,0 m de calado. Esta actuación supondría un volumen total de dragado de la dársena de aproximadamente 310.000 m<sup>3</sup>. El incremento de volumen de dragado respecto a la alternativa 1 es del 30 %, por lo que las afecciones ambientales también son mayores. Mediante este dragado de profundización de la dársena, se permite el atraque al 96 % de buques graneleros con eslora máxima de 250m.

Por tanto, el promotor selecciona la alternativa 1, con una cota de dragado de -15,60m, por requerir un dragado un tercio inferior, con la reducción de impacto ambiental en consumo de recursos que implica, y sólo reduce la funcionalidad del muelle en un 5 % respecto a la alternativa 2.

Se prevé la ejecución de las siguientes actuaciones:

1. Demolición de los espigones norte y sur de la dársena pesquera, así como de parte del dique de Poniente. El material obtenido puede utilizarse como relleno en la actual dársena pesquera.

2. Retirada y desmantelamiento del espaldón del actual muelle-dique de Poniente y de parte de la escollera que integra el cierre norte de la actual explanada del Muelle 9 con el fin de regularizar y conectar las superficies de explanada.

3. El dragado principal de la dársena situada frente al nuevo muelle, consiste en un dragado de profundización de la dársena portuaria hasta una cota de -15,60 m, para poder permitir el paso de buques hasta un calado máximo de 13,5 m.

4. El material dragado será gestionado conjuntamente, transportándose hasta una de las dos zonas de vertido habitualmente empleadas por la Autoridad Portuaria de Málaga, situadas dentro de la zona II del puerto, en el extremo suroeste de la misma. El material, por sus características no se puede emplear en el relleno de la propia obra ni otras zonas portuarias, ni tampoco para regeneración de playas, por lo que se vierte en aguas costeras.

5. Construcción de un nuevo muelle en prolongación del actual muelle M9, con una longitud de 86,45 m y un calado de 16,00 m, la construcción del nuevo muelle M8, con una longitud de 276,50 m y un calado de 16,20m y la construcción de un tacón Roro, que se configura en la unión del nuevo muelle M8 con el actual muelle M7 con una longitud de 42,88m y un calado de 13,00m.

6. Generación de nueva explanada trasdosada a los nuevos muelles. El relleno de la dársena pesquera se realizará con la aportación de material venido de un préstamo

exterior, procedente de cantera priorizando las más cercanas. El relleno se colocará por vertido utilizando medios terrestres dentro de la dársena. El volumen total estimado para el relleno de la dársena es de aproximadamente 605.000 m<sup>3</sup>.

El proyecto constructivo incorpora un anexo de gestión de residuos que analiza la cantidad y tipo que se producirán en la obra, y su gestión. La duración de las obras se estima en veinticuatro meses.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se encuentra en el puerto de Málaga, en el término municipal de Málaga, provincia de Málaga. Concretamente se ubica en la dársena pesquera (relleno) y la zona de la antedársena delimitada por los muelles 8, 7, ADL, atraque norte de cruceros y extremo norte del 9 (dragado). Las zonas de vertido se encuentran en el extremo suroeste de la zona II del puerto, alejadas igualmente de espacios naturales protegidos, así como de los HIC marinos más cercanos. Las zonas de vertido se han utilizado tradicionalmente por la Autoridad Portuaria para verter los materiales dragados en el puerto, pues se encuentra dentro de la zona II portuaria, sin adentrarse en zonas protegidas o destinadas a otros usos como la pesca o la producción de moluscos. La zona de vertido o vaciadero marino se ubica próximo al espacio de la Red Natura 2000 Zona Especial Protección Aves (ZEPA) ES0000504 «Bahía de Málaga-Cerro Gordo».

c. Características del potencial impacto:

1. Calidad del aire y cambio climático.

El documento ambiental indica que la calidad del aire es monitorizada a través de la Red de Vigilancia y Control de calidad del aire de Andalucía. La zona de proyecto se encuentra en la zona «ES0119 Málaga y Costa del Sol», donde los valores de SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> y PM10 se consideran buenos, y los de O<sub>3</sub> y PM2.5 razonablemente buenos, por lo que la calidad del aire también se considera razonablemente buena.

Durante la fase de construcción, el principal efecto sobre la atmósfera derivado de la maquinaria es la emisión de gases y partículas procedentes de la combustión de los motores y el rodaje. En todo caso, los vehículos y maquinaria empleados en la obra deberán cumplir la legislación vigente. La contribución de los gases y partículas que procederán de las dragas y gánguiles de la obra y se incorporarán a la atmósfera será insignificante, en comparación con la navegación habitual en la zona, dada la presencia del puerto de Málaga, uno de los puertos con mayor afluencia de la vertiente surmediterránea.

El promotor indica que la presencia de partículas en el aire será producida por la puesta en suspensión de polvo y áridos de pequeño tamaño debido a distintas acciones de las obras. La operación de relleno de la dársena pesquera la que generará más partículas en suspensión, pero se realiza en una zona donde se acotará el paso a la población durante las actuaciones, únicamente con presencia de los trabajadores de la obra. El posible polvo de la circulación será similar al existente, y será mínimo ya que las vías se encuentran cementadas o asfaltadas. Las emisiones procedentes de la maquinaria se producirán únicamente durante la ejecución de los trabajos y desaparecerán por completo a la finalización. El efecto se califica de nulo o no significativo.

Durante el funcionamiento, los buques que empleen el muelle y la maquinaria que allí opere generarán emisiones a la atmósfera, que alterarán la calidad del aire. Dado que las operaciones que se realizarán serán del mismo tipo a las realizadas en el resto del puerto, este efecto se considera no significativo. Además, está prevista la instalación de puntos de conexión eléctrica para los buques (OPS o Cold Ironing), por lo que se reducirán las emisiones atmosféricas asociadas al funcionamiento de los motores del buque mientras está atracado.

El promotor establece como medidas que las zonas de rodadura de camiones y maquinaria se limpiarán y se regarán en caso de que se acumulen muchos materiales pulverulentos.

Respecto al cambio climático, la principal afección se deriva del incremento de emisiones asociado al incremento de capacidad de buques. Se aborda un análisis de factores climáticos referidos a la estimación de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), realizando un estudio de la huella de carbono actual y de su evolución esperada con el desarrollo de la infraestructura contemplada en el presente proyecto. La estimación se ciñe a las emisiones generadas durante la fase de funcionamiento. El cálculo se realiza a partir de las rutas de los buques se calculan los consumos estimados de las diferentes fuentes de emisión.

El documento ambiental incluye el cálculo de las emisiones de GEI y huella de carbono. A partir de 2025, comienza a apreciarse el incremento asociado al proyecto, siendo las emisiones del orden del doble con proyecto que sin proyecto, con valores de 17.600 t en 2030 con proyecto, frente a 8.800 sin proyecto, y 38.700 t con proyecto en 2055, frente a 19.300 t sin proyecto.

La Oficina de Cambio Climático del MITECO informa que se aborda un análisis de factores climáticos referidos a la estimación de emisiones GEI. En referencia al cálculo de la huella de carbono, se comprueba que, para realizar el cálculo de las emisiones GEI, se ha empleado la metodología recogida en la Guía Metodológica para el cálculo de la huella de carbono de Puertos del Estado publicada en diciembre de 2020. No obstante, recuerda que la finalidad de este cálculo es proponer alternativas para reducir y compensar la huella de carbono por lo que los resultados se deben traducir en medidas. El promotor indica que, en el documento ambiental, se incluye el cálculo de la huella de carbono, sin proyecto y con el proyecto realizado.

## 2. Batimetría, fondo marino y naturaleza del sustrato.

En la parte terrestre, la alteración de los suelos será mínima, ya que la zona de actuación cuenta con suelo cementado o asfaltado, que aísla cualquier tipo de alteración producida por la maquinaria. También pueden ocurrir vertidos o derrames que provoquen la contaminación accidental del suelo, que se minimizará con la aplicación de las medidas correctoras y protectoras propuestas. Por todo ello, el impacto sobre el suelo se considera no significativo.

Respecto a la zona de dragado, en la zona de ampliación del Muelle 9, el fondo marino se encuentra en torno a la cota -14. Según recoge la ecocartografía de Málaga (2005), los fondos en la zona de dragado están compuestos por sedimentos no consolidados de grano muy fino-fino. La caracterización granulométrica muestra que los sedimentos son muy homogéneos y tienen un alto contenido en finos (un porcentaje medio del 69 %).

El promotor indica que se van a dragar los fondos para acondicionar el lecho para aumentar el calado del muelle 9, por lo que se ha realizado un muestreo y caracterización de los sedimentos siguiendo las Directrices para Caracterización de Material dragado (en adelante DCMD) y su reubicación en aguas del Dominio Público Marítimo Terrestre (CIEM, 2021), para lo que se han tomado 40 muestras en la zona a dragar. La clasificación final del material muestra que es de categoría B por presencia de níquel, por lo que, en cuanto a su gestión, puede ser vertido exclusivamente fuera de las zonas de vertido restringidas.

En cuanto a la zona de vertido, las dos zonas consideradas se sitúan al suroeste de la bocana del puerto, entre los 54 y los 70 m de profundidad, en una zona de pendiente prácticamente constante del 14 %. La caracterización granulométrica muestra que la fracción de finos la predominante en todas las muestras, así como la d50 de todas las muestras. El porcentaje medio de finos es del 86,75 %, con un máximo de 94 % y un mínimo del 77,5 %. La fracción arenosa tiene un valor medio de 13,25 %, un máximo de 22,5 % y un mínimo del 6 %.

Para analizar la calidad de los sedimentos en el vaciadero marino, se han tomado 3 muestras en cada una de las dos zonas. Estas muestras han sido caracterizadas según las DCMD. Los resultados se exponen en el anexo II del documento ambiental, y se clasifica como de categoría A.

El promotor establece que en la parte rellenada, el tipo de fondo sedimentario desaparecerá, sustituyéndose por terreno emergido compuesto por relleno artificial. En la parte de dragado, al tratarse de un fondo sedimentario compuesto mayoritariamente por fangos, la propia dinámica marina provocará la rápida recuperación de la estructura del sedimento en el fondo, incluyendo posibles alteraciones en la materia orgánica disponible en la capa más superficial.

En cuanto al vertido del dragado en el fondo marino sedimentario, al depositarse sobre un fondo con las mismas características morfológicas que el sedimento dragado, y al hacerlo en una zona donde no se va a producir afección a ninguna especie o espacio marino protegido, se considera que la actuación va a producir un impacto sobre el lecho marino negativo de baja intensidad.

Se minimizará el riesgo de contaminación de los fondos controlando los posibles vertidos accidentales de aceites y combustibles de vehículos y maquinaria.

La Subdirección General para la Protección del Mar del MITECO recoge en su informe una serie de condiciones, entre las que destacan las siguientes:

– En relación con los dragados, se comunicarán las potencias de sedimento a dragar, tanto en la zona de profundización como en la zona de dragado en zanja, así como el calendario de actuaciones. Además, en el plan de vigilancia cumplirá con los requisitos de los artículos 45, 46 y 47 de las DCMD.

– Las fechas en que se realicen los trabajos de dragado y vertido, así como el volumen total a dragar, deben comunicarse con antelación al inicio de las operaciones a los organismos y administraciones con competencias en la materia.

El promotor asume las condiciones propuestas y las incorpora al Plan de Vigilancia.

### 3. Dinámica sedimentaria y transporte de sedimentos.

No se ha identificado ninguna acción de proyecto que afecte a la dinámica litoral y al transporte sedimentario, puesto que el dragado y el relleno se realizan en la zona interna del puerto, en una zona que no va a afectar a la dinámica fuera del área portuaria. En cuanto al vertido, al situarse a profundidades entre los 50 y los 70 m, fuera de la zona de transporte litoral activo, y dada la pequeña alteración del fondo que implicaría, sin efectos relevantes sobre la propagación del oleaje, se descarta la afección de esta acción sobre la dinámica sedimentaria.

### 4. Calidad del agua.

Respecto a la modificación hidromorfológica que provoca la actuación en la masa de agua superficial, se concluye que la actuación cumple con las condiciones de los artículos de la Directiva Marco del Agua.

En lo relativo a la calidad del agua, el promotor establece que la zona de dragado y el relleno de la dársena pesquera, en el interior del puerto de Málaga, se sitúa, según se recoge en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Cuencas Mediterráneas, en la masa de agua «Puerto de Málaga» código ES060MSPF610024, catalogada como masa de agua muy modificada y corresponde al tipo «Aguas costeras mediterráneas de renovación alta (AMP-T06)».

En la fase de construcción, el documento ambiental recoge que la principal afección será la puesta en suspensión de sedimentos durante el dragado, y las actuaciones de relleno en la dársena pesquera, lo que provocará un incremento de la turbidez.

El efecto general es una disminución de la calidad de las aguas por un aumento de la turbidez, relacionada con una disminución transitoria de la transmitancia de la luz. Se ha llevado a cabo un estudio de dispersión (Anexo III) que muestra que, en la zona de dragado,

los efectos de incrementos de sólidos en suspensión no se extienden, de forma apreciable, fuera de la zona I del puerto, y el incremento en las dársenas no directamente afectadas por el dragado se encuentran entre 5 y 10 mg/l, por lo que, el impacto se considera negativo de baja intensidad. Dado el carácter confinado de la masa de agua, los valores entre 0 y 5 mg/l se extienden más de 12 horas después de finalizar el dragado.

Por otro lado, la actividad de relleno de la dársena pesquera también producirá una alteración de la calidad del agua, ya que dicha acción supone el vertido de gran cantidad de material de relleno en la dársena pesquera. Pero, debido a las características morfológicas de la dársena pesquera, la masa de agua que pueda verse alterada por dicho proceso no se desplazará grandes distancias del punto de vertido del relleno, lo que garantiza la poca afección de la actuación sobre la columna de agua. Se valora el impacto como negativo de intensidad baja.

En la fase de funcionamiento del muelle, el único efecto negativo sobre la calidad del agua proviene de la contaminación difusa del funcionamiento de los motores de los buques y de los posibles derrames o vertidos accidentales que se puedan dar. Este efecto es similar al existente en la zona en la actualidad y en el resto del puerto, por lo que este efecto se considera no significativo.

Las zonas de vertido se encuentran en la masa costera «Torremolinos-Puerto de Málaga» código ES060MSPF610009. Se trata de una masa de agua correspondiente al tipo «Aguas costeras mediterráneas influenciadas por aguas atlánticas (AC-T10)», su estado, según se recoge en el Plan Hidrológico, es bueno.

El promotor indica que la simulación hidrodinámica muestra que en la zona de vertido, los valores de sólidos en suspensión alcanzados en la capa superficial no son muy elevados. Concretamente, en la zona de vertido, la pluma no alcanza el límite de la ZEPA Bahía de Málaga-Cerro Gordo y en ningún caso de los estudiados en la simulación se superarían los objetivos de calidad dentro de la ZEPA ni de las zonas de producción de moluscos. Por todo lo expuesto el promotor cataloga el impacto como negativo de intensidad baja.

El promotor establece que las medidas preventivas están dirigidas a evitar la resuspensión de partículas en la columna de agua y el aumento de turbidez, durante las operaciones de dragado y relleno del muelle 8; así como, para evitar posibles vertidos contaminantes procedentes de la maquinaria y embarcaciones utilizadas durante las labores. Cabe destacar que se elaborará un plan de contención en caso de emergencia ante vertidos accidentales; el empleo del método de dragado que menor cantidad de material ponga en suspensión, dado el alto porcentaje de finos presentes en el fondo o el uso de barreras antiturbidez en caso de localizarse ejemplares de *Patella ferruginea*.

La Subdirección General para la protección del Mar del MITECO emite informe, con condiciones, entre las que se destacan las siguientes:

- La ejecución de los trabajos en el mar debe incluir todas las medidas necesarias para que no se produzcan repercusiones negativas en el medio marino.
- La ejecución de la obra en la lámina de agua se llevará a cabo, siempre que sea posible, con la mar en calma.
- Durante la ejecución de las obras se dispondrán cortinas antiturbidez para, en la medida de lo posible, confinar la turbidez generada en el entorno inmediato de la obra. Se instalarán en las condiciones propuestas por el organismo.

El promotor indica que las medidas propuestas están recogidas en el punto de medidas preventivas y correctoras, así como en el plan de vigilancia, todo ello del documento ambiental.

La Dirección General de Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía informa que el proyecto presenta afecciones a las masas de aguas superficiales costeras ES060MSPF610024 y ES060MSPF610009, si bien no tienen suficiente entidad para que no proceda su ejecución. Informa positivamente el proyecto, y señala que, en cualquier caso, se deberán tomar todas las medidas propuestas, así como aquellas adicionales que se puedan considerar adecuadas y eficaces, con la finalidad de asegurar que el

estado de dichas masas de agua, al menos, mantenga la calificación que figura en el Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (Revisión de tercer ciclo 2022-2027).

5. Biodiversidad y hábitats de interés comunitario (HICs).

Biocenosis marina.

Según el documento ambiental, la comunidad predominante en los fondos marinos del puerto es la comunidad de arenas fangosas en ambiente calmo, carente de vegetación y especies de interés, considerada de muy baja fragilidad ecológica. Por otro lado, en los diques y muelles del puerto se aprecian comunidades típicas de sustratos rocosos artificiales, asimismo con una fragilidad baja, debido al escaso desarrollo que presentan, habitual en ambientes tan modificados.

En la zona de vertido, situada entre los 50 y los 70 m de profundidad, la comunidad presente es, según la ecocartografía de 2005, la de Fondos Detríticos Fangosos. Se ha realizado una campaña de caracterización de ambas zonas, en la que se han realizado grabaciones de vídeo y fotografías, además de toma de muestras de sedimento para la caracterización química y de las comunidades bentónicas existentes. Se distingue la comunidad de arenas fangosas circalitorales y comunidad circalitoral de plataforma.

El promotor afirma que tanto el relleno de la dársena pesquera como el dragado del frente del nuevo muelle, y su vertido al mar, provocarán la pérdida de comunidades. En el caso del relleno, la pérdida será permanente, ya que se transforma en zona emergida. En el caso de la zona dragada, la pérdida será temporal, pues, por el tipo de comunidades presentes en esta zona, se recuperarán con cierta celeridad. En la zona de vertido, la comunidad presente será sepultada por el vertido, pero, al igual que en la zona dragada, dadas las características de estas comunidades, se recuperarán de forma natural con cierta celeridad. Teniendo en cuenta además que las comunidades directamente afectadas cuentan con una fragilidad ecológica baja-muy baja, el impacto se considera nulo de intensidad baja.

El siguiente impacto en importancia, deriva de las afecciones indirectas provocadas por la presencia de material particulado en suspensión, que se traduce de dos maneras; decantación de finos sobre las comunidades aledañas a los puntos de actuación, con efectos claramente visibles, especialmente sobre las especies sésiles (aterramiento y asfixia), y disminución de la transmitancia de luz afectando a aquellos organismos dependientes de la misma. En este sentido, hay que tener en cuenta los resultados obtenidos en la valoración de la calidad hidrológica (medio inerte), de los que se concluyen que el material en suspensión, y por tanto la turbidez, tanto en la zona de dragado como de vertido, alcanza valores bajos, por lo que la intensidad de este impacto se considera baja.

En la zona de vertido, se mantendrá un registro de las rutas de la draga y de los puntos exactos de vertido, para comprobar que se realizan siempre dentro del polígono que delimita la zona de vertido autorizada.

Cetáceos y quelonios marinos.

En el interior del puerto de Málaga, la presencia de cetáceos y quelonios es muy poco probable. En la zona de vertido es más probable la presencia de delfín listado (*Stenella coeruleoalba*), calderón común (*Globicephala melas*), delfín mular (*Tursiops truncatus*) y delfín común (*Delphinus delphis*). El principal efecto será alguna molestia derivada del ruido, pero no será mayor que las producidas habitualmente en la zona por los barcos de los puertos industriales.

Especies protegidas.

Se ha consultado el visor de especies protegidas de Andalucía, destacándose la *Patella ferruginea*, *Pinna nobilis* y *Limonium malacitanum* catalogadas en peligro de

extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA). En cuanto *Pinna nobilis*, dadas las características de la zona de construcción del muelle y la zona de vertido se descarta la presencia de esta especie en las zonas de actuación. En el caso del puerto de Málaga, en el sistema de información del medio marino de la Junta de Andalucía, en los censos realizados en 2005 y 2011 no se indica la presencia de *Patella ferruginea*. No obstante, antes de la obra se deberá de hacer un reconocimiento de la zona para identificar la posible presencia de ejemplares de estas especies. Respecto a las afecciones indirectas a posibles ejemplares existentes en la zona de la bocana del puerto, se deberá realizar un censo para verificar su presencia y, en caso de así hacerlo, se protegerán mediante la colocación de barreras antiturbidez.

En caso de que durante el censo previo a las obras se identifique la presencia de algún ejemplar de *Patella ferruginea* o *Cymbulla nigra* en la zona de afección directa, se ejecutará un traslado de estos. En caso de identificarse en zonas de afección indirecta por turbidez, se colocarán barreras antiturbidez y se realizará un censo posterior a la obra.

Del resto de especies protegidas potencialmente presentes en la zona, con un menor grado de protección, sólo se considera posible la presencia con baja probabilidad del molusco gasterópodo (*Cymbula nigra*), así como la presencia puntual de gaviota cabecinegra (*Larus melanocephalus*). La siempreviva malagueña (*Limonium malacitanum*) que vive en los acantilados litorales, en ningún caso se verá afectada por la actuación.

La Subdirección General para la Protección del Mar del MITECO establece una serie de condiciones, entre las que destacan las siguientes:

- Para evitar la propagación de especies exóticas invasoras (el alga *Rugulopteryx okamurae*, *Asparagopsis armata* y *A. taxifolia*), se recomienda extremar las precauciones para asegurar que no haya presencia de dichas especies en la zona, evitando en todo momento su potencial dispersión. Se recomienda eliminar restos de organismos y vegetación que puedan estar adheridas a maquinarias y embarcaciones, con carácter previo a la obra y posteriormente.
- De forma general, y en particular con lo relativo a la inserción de pilotes, se deberán contemplar y cumplir medidas preventivas y correctoras para mitigar los impactos por ruido submarino.
- Si finalmente se requiriese la realización de explosiones o voladuras se deberá trasladar a este organismo los datos, a la finalización de la obra.
- Respecto a las demoliciones, no consta la documentación relativa a las mismas.
- Se actualizará en su caso, el Plan Interior Marítimo de contingencias por contaminación marina accidental (PIM).

El promotor responde que las medidas propuestas para evitar la propagación de especies exóticas se incorporan como medidas preventivas y correctoras del documento ambiental. Por otro lado, indica que las técnicas constructivas previstas, usando camisa metálica y hormigonado in situ para los pilotes en el proyecto, ya se considera en sí misma una medida preventiva del ruido submarino. Además, la ubicación de dichos pilotes se realiza en aguas muy próximas a la orilla y en zona portuaria, la cual ya tiene ruido submarino de base procedente de los barcos presentes en el puerto. No obstante, se incluye como medida preventiva el que previo al comienzo del hincado se realice una inspección visual de la zona, y se coloquen barreras para evitar posibles fugas de hormigón a la dársena. No se contempla el uso de voladuras ni explosivos. Finalmente, se adjunta a la Adenda el estudio de demoliciones de la memoria del proyecto.

La Subdirección General de Biodiversidad del MITECO informa que las actuaciones no tendrán afección negativa significativa sobre los valores naturales, siempre que se respeten una serie de condiciones, entre las que destacan las siguientes:

- Deberá realizarse una inspección del entorno de las actuaciones para descartar la presencia de *Patella ferruginea* y *Cymbula safiana*. La inspección deberá extenderse hasta aquellas áreas que, en el peor de los escenarios, pudieran verse afectadas a

causa de una hipotética alteración de la calidad físico-química del agua. En caso de localizar ejemplares vivos, se retrasará el comienzo de las operaciones hasta recibir nuevas indicaciones de la subdirección General.

– Está prohibido cualquier actividad o comportamiento que pueda causar molestia o daño a cetáceos o tortugas marinas. Antes de comenzar las obras, se comprobará que no existe presencia estos grupos en la zona de actuación. En caso positivo, se pospondrán las actividades hasta que no haya riesgo para dicha fauna.

– Si durante la navegación se acercaran a la embarcación cetáceos o tortugas marinas no se modificará el rumbo y se evitarán maniobras que puedan comprometer la seguridad de estos. En ningún caso se realizarán maniobras de aproximación. Se seguirán las instrucciones del Real Decreto 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos.

El promotor incorpora con carácter general las condiciones propuestas por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO. Indica que en el apartado de medidas preventivas y correctoras está contemplada la inspección de la zona, así como el traslado de *Patella ferruginea* y *Cymbula safiana* en caso de localizarse ejemplares, previa consulta sobre la traslocación de ejemplares a la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación del MITECO. En el caso de producirse afección por turbidez, se instalarán barreras antiturbidez y se realizará un censo posterior a la obra. Estas medidas se incorporan en el apartado de medidas, incluyendo las medidas específicas para cetáceos.

#### Hábitat de Interés Comunitario (HIC).

El promotor informa que las actuaciones no afectan directamente a ningún HIC marino, encontrándose alejadas de cualquiera de ellos. Fuera del puerto, al Este, hay diversas manchas del HIC 1170. Arrecifes, con una superficie de 28.000 m<sup>2</sup>. El promotor concluye que, por su ubicación fuera del puerto, separado por el dique exterior de la zona de construcción del muelle y del dragado, estas manchas no se verán afectadas por la obra. Cerca de la zona de vertido no hay ningún HIC.

La Oficina del Cambio Climático del MITECO informa que las comunidades que forman el hábitat 1170 son sensibles al cambio climático, y debido a su cercanía a la zona de actuación del proyecto; se recomienda realizar un inventario de dichas comunidades tanto con datos in situ como con datos proporcionados por administraciones competentes, con el fin de evitar vertidos donde se haya constatado su presencia y minimizar su afección.

#### 6. Compatibilidad del proyecto con la Estrategia Marina de la Demarcación Marina Estrecho y Alborán.

La zona de actuación pertenece a la Demarcación Estrecho y Alborán. El promotor establece que la actuación sería compatible con los objetivos de la Estrategia Marina de la Demarcación Marina Estrecho y Alborán siempre y cuando se cumplan las condiciones y requerimientos del documento ambiental.

La Subdirección General para la Protección del Mar del MITECO emite informe favorable de compatibilidad con la Estrategia Marina Estrecho y Alborán, con condiciones detalladas en los factores ya descritos, que el promotor asume y que se incorporan en el apartado de medidas y al plan de vigilancia del documento ambiental.

#### 7. Red Natura 2000.

Las actuaciones objeto de análisis se desarrollan fuera de cualquier espacio Red Natura 2000. Los más cercanos son el LIC «Montes de Málaga», de competencia autonómica, se encuentra en tierra, a 5.700 m de la zona de dragado y relleno, y la ZEPA «Bahía de Málaga – Cerro Gordo, de competencia estatal y ámbito marino, está a 6.800 m de la zona de dragado y a 1.200 m del punto más próximo de la zona de vertido. Se

descarta cualquier afección a la Red Natura 2000, pudiendo producirse por lo tanto únicamente impactos indirectos.

En este caso, se considera la afección a la calidad del agua por el incremento de turbidez. En el estudio de dispersión, se comprueba que la pluma de dispersión no alcanza en ningún momento los límites de la ZEPA con valores de sólidos en suspensión apreciables (0,5 mg/l). El impacto se considera no significativo.

El promotor destaca que estas zonas han sido destino de material de dragado con anterioridad, en 2014 en el marco del proyecto de «Mejora del canal de acceso a dársenas interiores demoliciones de los diques de la dársena de embarcaciones menores del Puerto de Málaga», se procedió a verter el material dragado en estas zonas, para lo que se solicitó emisión de certificado de no afección a la Red Natura 2000, certificado que se obtuvo por parte de la Dirección General para la Sostenibilidad de la Costa y el Mar, con fecha de 9 de junio de 2014, indicando que la actuación no era susceptible de afectar a espacios RN2000 competencia de dicha dirección general.

En fase de funcionamiento y atendiendo a que una de las principales presiones sobre la ZEPA es el tráfico marítimo por el riesgo de vertidos y la pérdida de calidad de hábitats que provoca, el principal impacto es el incremento de riesgo de contaminación y de degradación de hábitats en la ZEPA por el incremento de tráfico asociado a la nueva infraestructura. El tráfico de gráneles sólidos, al que se dedica el nuevo muelle, supone únicamente el 4% de los buques que atracan en el puerto de Málaga, por lo que el incremento previsto de este tipo de buques (implicaría un incremento marginal del tráfico total del puerto, y, por tanto, del tráfico marítimo dentro de la ZEPA, por lo que se considera un impacto poco significativo.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO señala que, salvo ocurrencia de un hipotético derrame de hidrocarburos u otro accidente, no cabe esperar efectos negativos derivados de las obras en las aguas marinas de la ZEPA, toda vez que las características morfológicas del interior favorecen el confinamiento de las masas de agua afectadas y que el estudio de dispersión concluye como poco significativo. Si pone de manifiesto los posibles efectos que el vertido puede producir sobre este espacio. Así, concluye que las actuaciones previstas no tendrán afección negativa significativa sobre los valores naturales, siempre que se respeten una serie de condiciones, entre las que destacan las siguientes:

– Se considerarán en el cronograma de actuaciones, los periodos de mayor abundancia y/o sensibilidad para las aves marinas de la ZEPA 'Bahía de Málaga-Cerro Gordo', para evitar aquellas actuaciones con mayor índice de impacto en estos periodos. Se considerará especialmente el periodo de mayor abundancia para la pardela balear, catalogada en el CEEA en 'peligro de extinción', con un marcado carácter gregario que la hace muy vulnerable a la contaminación.

– En línea con las directrices de gestión de la ZEPA se dispondrá de un protocolo de actuación que garantice la rápida y efectiva actuación en defensa de las aves ante un hipotético caso de vertido accidental, dentro del PIM.

– Las áreas de vertido propuestas, autorizadas y utilizadas históricamente se encuentran incluidas en la IBA Bahía de Málaga – Cerro Gordo, que engloba áreas relevantes para la alimentación y el descanso de la pardela balear y la gaviota cabecinegra, especies cuya conservación en la ZEPA resulta prioritaria. Se sugiere valorar, la posibilidad de desplazar estas áreas de vertido, hasta superar la delimitación de la IBA y, las áreas relevantes identificadas.

El promotor indica respecto a la posible afección a la pardela balear que, en la medida de lo posible, los trabajos estarán limitados a julio-septiembre y enero-abril. El documento ambiental propone como medida la elaboración de un plan de contención en caso de emergencias ante vertidos accidentales. La Autoridad Portuaria solicitará si procede, la modificación de los límites de las áreas de vertido.

La Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía concluye que, en el marco de sus competencias no es previsible que las actuaciones descritas en el proyecto puedan suponer una afección significativa al Paraje Natural Desembocadura del Guadalhorce y al LIC «Montes de Málaga». Propone una serie de medidas relativas a utilización de medidas antidispersión de sólidos en suspensión, ajuste del cronograma de trabajo a los periodos más sensibles para las especies de fauna, así como la comunicación a la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible de Málaga, en el caso de detectarse la presencia de fauna amenazada, nidos o refugios. El promotor incorpora en el apartado medidas del documento ambiental, aquellos condicionantes que no estaban contemplados.

#### 8. Patrimonio cultural.

El documento ambiental recoge que, en la zona terrestre, se descarta la aparición de restos, pues se trata de una zona ya alterada y regularizada recientemente para la construcción de las industriales y puertos asociados. En la parte marina, no se han detectado restos, ni formas en superficie, que indiquen posible presencia de restos arqueológicos. El impacto se considera indeterminado, aunque se realizará el control arqueológico que determine la autoridad competente en materia de cultura.

En el «Informe técnico de patrimonio cultural subacuático y medidas correctoras» remitido por el promotor con posterioridad, se confirma la existencia de una rada histórica en dicha área del Puerto de Málaga (posteriormente saco interno del propio puerto al abrigo de los diferentes diques erigidos) cuya zona de estudio (relleno, ampliación y dragado del muelle 8 y 9) se encuentra inmersa en plena lámina de agua con importantes antecedentes de naufragios, accidentes de navegación y tránsito comercial de miles de naves sobre dicho canal a lo largo de la historia por encontrarse en el corazón del Puerto histórico y acceso a la milenaria ciudad de Málaga. Por todo lo anterior, el informe concluye que sobre dicha superficie, habría que incluir y desarrollar una serie de medidas correctoras arqueológicas, entre las que se desatacan:

– Previo a los trabajos de dragado del área de intervención, la realización de una prospección arqueológica subacuática, que se ejecuta mediante métodos arqueológicos visuales y geofísicos entrelazados que garanticen el cartografiado de la superficie del lecho marino afectada y su subsuelo marino (mediante multibeam, magnetómetro y penetrador de lodos).

– Si la prospección superficial fuera positiva, se procederá a realizar una serie de sondeos valorativos para determinar la naturaleza de los restos aparecidos en el área exacta donde se estableciesen los posibles elementos arqueológicos a realizar mediante buzos.

En caso de ser negativos los resultados de la prospección, se desarrollará una actividad arqueológica paralela a la ejecución de los trabajos de dragado de zanja, calado o de cimentación del muelle, que consistiría en un control de movimientos de tierra.

– Si durante el desarrollo de la vigilancia aparecieran indicios de restos arqueológicos, se procederá a un reconocimiento visual de los fondos para su identificación. De ser positivos, se llevará a cabo la realización de sondeos valorativos arqueológicos mediante técnicas de excavación. En función de la naturaleza de los restos se notificará a la Dirección General de Patrimonio del Ministerio de Cultura.

El Servicio de Bienes Culturales de la Delegación Territorial de Málaga de la Junta de Andalucía concluye que, en lo referente al patrimonio arqueológico, su autorización debe estar sujeta a la ejecución de una serie de condicionantes, tomadas del informe del Centro de arqueología subacuática, dependiente del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, que se incluyen como prescripciones adicionales en el apartado d) de la resolución.

#### 9. Población y salud humana.

El promotor establece que se tendrá en cuenta el impacto de la maquinaria y las obras sobre la calidad acústica en función del cumplimiento de los umbrales

determinados en los Reales Decretos 212/2002 y 1367/2007, dado que la actuación se desarrolla íntegramente en un entorno industrial, sin viviendas alrededor, el límite según la normativa sería de 75 dB durante el día y de 65 dB durante la noche. Dado que el tipo de actuaciones a realizar y la maquinaria a emplear es la habitual en estos casos, y que los únicos perceptores potenciales del ruido serían los usuarios y trabajadores del puerto, el efecto se considera no significativo.

La Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía indica que, revisada y evaluada la documentación presentada, se observa que la información relacionada con la caracterización de la población y del entorno no ha sido tratada, y no se han descrito las posibles desigualdades existentes. El promotor presenta un anexo de estudio sobre los efectos de la salud en la población, en el que evalúa los efectos en fase de construcción y funcionamiento del proyecto, así como las medidas preventivas y correctoras para minimizar los posibles impactos negativos. Se concluye que el área de actuación está confinada y se limita a la zona de servicio portuario, rodeada por muelles e instalaciones de abrigo y carreteras. Así mismo que las viviendas más próximas se encuentran a más de 500 m de distancia, lo que garantiza que el impacto en la salud de la población sea insignificante.

#### 10. Pesca y marisqueo.

El documento ambiental recoge que los fondos marinos de la zona del proyecto son ricos en mariscos, con bancos estables de diferentes especies de moluscos. Sus aguas son caladeros tradicionales de pesca gracias a las corrientes de profundidad que afloran en la superficie cargadas de nutrientes y plancton, donde numerosas especies pelágicas eligen periódicamente esta zona para desovar. En el ámbito de estudio se encuentran 3 zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados, que no son afectadas directamente por las actuaciones.

La Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía indica, entre otras consideraciones, que con el fin de asegurar la supervivencia de los recursos pesqueros y marisqueros se adoptarán medidas que eviten afecciones, en especial las ocasionadas por la dispersión de sólidos en suspensión. Se destaca que se evitarán afectaciones al medio en los meses de febrero-marzo (periodo reproductivo de la concha fina (*Callista chione*) y mayo-junio chirla (*Chamelea gallina*), coquina (*Donax trunculus*); o las comunicaciones a ese organismo en el caso de cualquier cambio, variación o modificación de las actuaciones previstas y el traslado de la fecha del inicio y fin de los trabajos al Servicio de Desarrollo Pesquero de la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural de Málaga.

El promotor indica que aquellas cuestiones no contempladas, quedarán recogidas en el plan de vigilancia. En lo relativo a evitar los periodos sensibles para la concha fina, la chirla y la coquina, se contemplará dentro de las medidas preventivas y correctoras y se tendrá en cuenta dentro de las posibilidades técnicas.

#### 11. Impactos sinérgicos y acumulativos.

En la zona de vertido, los impactos acumulativos son descartables, puesto que la frecuencia de uso de estas zonas de vertido es baja y por el tipo de fondos y comunidades presentes en ellas.

Dentro del Puerto de Málaga, se encuentra en trámites administrativos la obra de la Marina de San Andrés. Estas actuaciones no se solapan en el espacio tanto de lámina de agua como de espacio terrestre, puesto que se encuentran en ubicaciones totalmente diferentes dentro del dominio público portuario.

No obstante, en lo referente a los posibles impactos sinérgicos y/o acumulativos, el peor de los escenarios posibles, sería aquel en el que se producen las dos obras a la vez. En este caso, las mayores sinergias serían las derivadas del ruido por las obras y del aumento de tráfico de maquinaria de obra por la zona portuaria y las zonas urbanas

próximas al puerto. Si bien, ambas obras están en zonas portuarias diferentes con accesos diferentes, por lo que la sinergia no sería muy reseñable.

Respecto al dragado, fase de la obra que conllevará más efectos acumulativos, el dragado se realiza en dársenas diferentes, a las cuales se accede por distintas bocanas. En ambos proyectos, se han realizado estudios de dispersión de los dragados, aunque no está simulado la simultaneidad de estas, se observa que no puede darse ningún efecto acumulativo ni sinergia ninguna al no estar comunicadas las dársenas en donde se realizan los dragados y en ambos casos no se producen efectos acumulativos ni sinergias en este impacto, pues son dársenas completamente independientes. En ambos casos, se tomarán todas las medidas preventivas y correctoras para minimizar la afección más allá de las dársenas.

#### 12. Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes.

El proyecto consiste en la construcción de un muelle y la explanada asociada para el manejo de las mercancías asociadas (principalmente gráneles sólidos, no peligrosas). El diseño del muelle contempla elementos tales como los riesgos sísmicos, el incremento del nivel del mar, los riesgos de inundación y eventos extremos, por lo que, la eventualidad de este tipo de fenómenos naturales se ha contemplado en su diseño, y se ha dimensionado para soportarlos según la normativa de aplicación, para las condiciones de diseño requeridas para este tipo de infraestructuras.

En caso de ocurrir un accidente o catástrofe natural que provocara el fallo o rotura del muelle, el efecto ambiental derivado se limitaría a las aguas y el sedimento del interior del puerto, provocando, básicamente, la ocupación del fondo por el material del muelle, y el incremento de turbidez, pero no el vertido o derrame de sustancias altamente contaminantes dentro, ni efectos fuera del puerto.

La Dirección General de Protección Civil y Emergencias de la Junta de Andalucía informa que, una vez analizados los posibles riesgos de accidentes o catástrofes naturales que puedan afectar al medio ambiente y como consecuencia del proyecto, se ha comprobado que se han tenido en cuenta los mismos, no formulándose objeciones.

#### 13. Programa de Vigilancia Ambiental (PVA).

El PVA establece los aspectos que serán objeto de vigilancia, así como las acciones de seguimiento y control para cada una de ellas. Se destacan los siguientes aspectos:

1. Censo de especies protegidas: Previo al inicio de las obras se realizará un censo de las especies de *Patella ferrugínea* y *Cymbulla nigra* en las zonas de afección directa y los diques de escollera cercanos.

2. Delimitación de la zona de operaciones, comprobación de que la obra se ajusta a lo previsto y control de la contaminación por vertidos.

3. Campaña de caracterización de la columna de agua: se procederá a estudiar las características fisicoquímicas de las masas de agua tanto mediante perfiles con sonda multiparamétrica como con análisis de muestras.

4. Campañas de vigilancia de la turbidez: en la zona de dragado, se verificará que la pluma de turbidez no alcanza la zona de atraque de buques turísticos en el muelle 1, ni las zonas sensibles que puedan identificarse tras la campaña de censo de especies protegidas (*Patella ferrugínea* y *Cymbulla nigra*). En la zona de vertido, se comprobará que no se viaja con overflow y que el vertido se realiza dentro de la zona delimitada.

5. Realización de levantamientos batimétricos en la zona de vertido: Para garantizar que el material vertido se vierte efectivamente en el interior de la parcela delimitada, además del control de las posiciones de la draga mediante el AIS, se realizará un control batimétrico en el vaciadero. Para ello se realizará un levantamiento batimétrico antes de iniciarse el vertido del material al vaciadero marino, uno cuando se haya dragado y vertido el 50 % del material previsto, y otro al final del vertido.

El promotor establece los diferentes informes a presentar durante la ejecución de las obras: condiciones generales del proyecto, niveles preoperacionales de calidad hidrológica, censo de especies protegidas, seguimiento sobre calidad hidrológica y de las especies protegidas y en su caso los informes especiales que se presentarán cuando ocurra alguna anomalía que afecte el normal desarrollo de las obras o a la explotación, y que pueda ocasionar un deterioro ambiental mayor del previsto.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO señala que el PVA deberá incluir, durante la ejecución del proyecto, un control periódico de la calidad del agua en las inmediaciones de las actuaciones, junto a la zona de vertido del material dragado, estableciendo las condiciones en las que se efectuará dicho control, además de solicitar que le sea remitida esta información. En caso de detectar niveles significativamente superiores a los observados en el estado o darse una tendencia hacia el empeoramiento de la calidad del agua durante los trabajos, deberá reducirse la intensidad de las operaciones y realizar nuevos análisis para comprobar si persiste la situación. Si los resultados superan nuevamente los valores de referencia, se detendrán las operaciones hasta identificar la fuente de contaminación e implementar nuevas medidas correctoras.

El promotor indica que en el documento ambiental se recoge la campaña de caracterización de la columna de agua y las características fisicoquímicas. No obstante, se remitirá la información solicitada. Además, se establecerá un protocolo con el fin de informar a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO de aquellas incidencias que se registren durante la fase de ejecución del proyecto, y se le remitirá la información recabada en el PVA.

d. Prescripciones adicionales:

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, se desprende que es necesario añadir al proyecto las siguientes prescripciones adicionales que el promotor deberá cumplir e integrar en el proyecto, junto con las demás medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales, que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

El Servicio de Bienes Culturales de la Delegación Territorial de Málaga de la Junta de Andalucía concluye su informe condicionando la autorización del proyecto a la ejecución de una serie de condicionantes, que se resumen a continuación:

1. Cautelas previas a las obras en puerto y vaciadero:

– Se realizará una prospección geofísica, asegurando la cobertura total de las diferentes zonas definida en el proyecto, tanto las afectadas por dragados como por las nuevas construcciones. Se definen las condiciones en las que ha de ejecutarse la prospección. Los resultados obtenidos, una vez interpretados los datos geofísicos y realizada la comprobación de las anomalías detectadas, irán encaminados a la obtención de un diagnóstico arqueológico que servirá de base para el establecimiento de nuevas cautelas arqueológicas, siempre que se estime necesario desde la Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte. En el caso de verse en zonas en las que no se haya vertido con anterioridad, se propone la realización de una prospección geofísica completa.

2. Cautelas durante la ejecución de la obra:

– Se realizarán un control arqueológico de movimientos de tierra a bordo de draga por parte de personal técnico especializado en arqueología subacuática, durante toda la fase de dragado.

– Se ejecutarán prospecciones arqueológicas subacuáticas en el caso de extracción de material que indicara la existencia de pecios en la zona, con el fin de evaluar la

importancia de los restos, su estado de conservación, así como las actuaciones que deberían efectuarse.

– Se realizarán prospecciones arqueológicas subacuáticas en la zona una vez finalizadas las obras de dragado, siempre y cuando la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte lo considere oportuno según el desarrollo de los trabajos.

3. En el caso de la localización de restos, que indicaran la presencia de estructuras o pecios en la zona, se procederá a la paralización temporal de los trabajos con objeto de llevar a cabo una intervención destinada a evaluar la importancia de los restos, su estado de conservación, así como la necesidad de establecer nuevas cautelas.

4. Si durante el transcurso de los trabajos se produjera algún hallazgo arqueológico casual, la empresa constructora, el promotor o la dirección de obras, estarán obligados a comunicar dicho hallazgo, bien a la Consejería competente en materia de Patrimonio Histórico o al Ayuntamiento, de quien dará traslado a dicha Consejería en el plazo de veinticuatro horas. En ningún caso se podrá proceder, sin la autorización y supervisión previa de la Consejería, a la remoción de los restos o bienes hallados.

### Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la ley.

El procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Prolongación del muelle 9 y relleno del muelle 8 para la creación de nueva explanada polivalente en el puerto de Málaga, (Málaga)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Prolongación del muelle 9 y relleno del muelle 8 para la creación de nueva explanada polivalente en el puerto de Málaga, (Málaga)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)).

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 26 de julio de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## PROLONGACIÓN DEL MUELLE 9 Y RELLENO DEL MUELLE 8 PARA LA CREACIÓN DE UNA NUEVA EXPLANADA POLIVALENTE EN EL PUERTO DE MÁLAGA.

